

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Keselamatan penerbangan selalu menjadi hal serius selama bertahun-tahun hal ini dikarenakan resiko kematian yang di akibatkan oleh suatu kecelakaan pesawat terbang sangat tinggi jika dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Sebagian besar dari jumlah korban dalam kasus kecelakaan pesawat berakhir dengan kematian. Oleh karena itu keselamatan menjadi prioritas utama dalam operasi penerbangan.

Dari data yang kami peroleh sebelumnya menunjukan bahwa pada tahun 2009 sampai 2014 angkutan udara di Indonesia mengalami perkembangan yang signifikan. Data angkutan udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan menunjukan bahwa pada tahun 2009, jumlah penumpang pengguna jasa penerbangan yang datang, berangkat maupun transit di indonesia baik domestik maupun internasional sudah mencapai angka 84.285.105 juta penumpang. Sedangkan pada tahun 2014, jumlah penumpang yang memakai moda transportasi udara mencapai 164.005.713 juta penumpang domestik dan internasional. Hal tersebut menunjukan bahwa dalam jangka waktu 6 tahun (2009-2014) terjadi kenaikan jumlah penumpang sebesar 94,58 % hal tersebut sudah cukup luar biasa untuk sebuah negara berkembang. Walaupun pada tahun 2012 ke 2013 terjadi penurunan sebesar 5,99 % dari tahun sebelumnya, yang kemungkinan disebabkan oleh krisis keuangan global yang menyebabkan naiknya nilai tukar dollar dan harga bahan bakar pesawat yang memaksa maskapai penerbangan menaikkan harga tiket. Saat ini hampir seluruh provinsi di tanah air telah dilayani

angkutan udara. Hal ini memberikan angin segar bagi perkembangan daerah, dan terwujudnya sistem transportasi nasional yang handal. Berkembangnya angkutan udara di Indonesia dengan pertumbuhan yang cukup besar maka faktor keselamatan harus nomor satu dan harus selalu ditingkatkan. Sejalan dengan hal tersebut maka peningkatan keselamatan penerbangan merupakan hal yang menjadi prioritas utama untuk mencapai sasaran program *Road Map to Zero Accident*.

Sebuah kecelakaan pesawat dapat terjadi karena banyak faktor, diantaranya faktor pesawat itu sendiri, faktor *human error*, faktor cuaca, atau bahkan tidak berfungsinya fasilitas-fasilitas bandara. Faktor-faktor tersebut pada dasarnya sudah menjadi tanggung jawab masing-masing pihak terkait seperti pihak pengelola bandara sebagai institusi penyedia jasa layanan lalu lintas udara (*air traffic service provider*), maskapai penerbangan, dan Departemen Perhubungan RI selaku regulator. Faktor cuaca, yang sebenarnya bisa diantisipasi, kerap menjadi kambing hitam penyebab musibah itu. Sementara itu beberapa peristiwa kecelakaan, yang melibatkan maskapai penerbangan justru menunjukkan bahwa belum seriusnya penegakan standar dan prosedur keselamatan dari pemerintah (*Sudibyo dalam Sisilia, 2007*).

Keselamatan selalu menjadi pertimbangan utama dalam semua kegiatan penerbangan. Hal ini tercermin dalam tujuan dan sasaran dari ICAO yang tercantum dalam Pasal 44 dari Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (Doc 7300), umumnya dikenal sebagai Konvensi Chicago. ICAO telah mendefinisikan istilah “Keselamatan” di Doc 9859 sebagai berikut: Keselamatan adalah keadaan di mana risiko bahaya untuk

orang atau kerusakan harta benda dapat ditekan, dan dipertahankan pada atau di bawah, tingkat yang dapat diterima melalui proses berkelanjutan dari identifikasi bahaya dan manajemen risiko. Dalam menetapkan persyaratan untuk pengelolaan keselamatan, ada dua program yang dipersyaratkan oleh ICAO yaitu Program Keselamatan (*Safety Programme*) dan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*), perbedaan dari dua program tersebut yaitu :

1. Program Keselamatan (*Safety Programme*) mencakup peraturan dan instruksi untuk pelaksanaan operasi yang aman dari perspektif operator pesawat dan mereka yang memberikan pelayanan lalu lintas udara (ATS), aerodromes dan perawatan pesawat udara. Program keselamatan dapat memuat ketentuan untuk kegiatan beragam seperti pelaporan insiden, investigasi keselamatan, audit keselamatan dan promosi keselamatan. Sehingga untuk melaksanakan kegiatan keselamatan seperti di atas secara terpadu membutuhkan system manajemen keselamatan yang koheren.
2. Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) adalah suatu pendekatan sistematis untuk mengelola keselamatan termasuk struktur organisasi yang diperlukan, kewajiban, kebijakan, dan prosedur. Sistem manajemen keselamatan operasi bandara merupakan sebuah system manajemen termasuk struktur organisasi, tanggung jawab, prosedur, proses dan ketentuan yang dilaksanakan sebagai kebijakan keselamatan. Sesuai dengan ketentuan *Annexes* 6, 11 dan 14, Pemerintah harus mensyaratkan bahwa masing-masing operator, organisasi perawatan pesawat terbang, penyedia pelayanan ATS, dan operator bandara bersertifikat menerapkan sistem manajemen keselamatan.

Di Indonesia, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan telah mengatur setiap penyedia jasa penerbangan yang mengoperasikan Bandara bersertifikat wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi dan menyempurnakan secara berkelanjutan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*). Dalam undang-undang tersebut di Pasal 217 ayat (3) huruf d menyatakan bahwa salah satu persyaratan teknis untuk memperoleh sertifikat bandara adalah adanya sistem manajemen keselamatan operasi bandar udara (*Safety Management System/SMS*). Sehingga untuk mewujudkan SMS dimaksud, perlu dibentuk suatu unit yang di pimpin oleh seorang *safety manager* beserta jajarannya yang akan berkonsentrasi penuh dalam mengimplementasikan SMS tersebut.

Dasar hukum SMS adalah *Annex 14 Aerodrome*, ICAO Document 9774, ICAO Document 9895, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2009 tentang Sistem Manajemen Keselamatan serta Peraturan Menteri Perhubungan (KM No. 8 Tahun 2010) tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional, disitu disebutkan penyelenggara Bandara diwajibkan membuat, melaksanakan, mengevaluasi dan menyempurnakan SMS secara berkelanjutan.

Penerapan SMS pada suatu bandara tidak dapat diterapkan ke bandara lainnya karena setiap bandara adalah unik dan mempunyai karakteristik sendiri-sendiri. Terutama dalam hal operasional seperti fasilitas dan jumlah pergerakan pesawat udara, sehingga pengembangan *Safety Management System* (SMS) terbentuk mengikuti karakteristik

tersebut. Untuk itu tidak ada satu sistem yang sesuai untuk semua bandara terutama dalam pengembangan *Safety Management System* (SMS) operasi Bandara.

Sulawesi selatan pada umumnya dan Makassar pada khususnya sebagai salah satu kota dengan potensi wisata, bisnis dan budaya yang cukup signifikan, serta sebagai pintu gerbang kawasan timur Indonesia, sehingga menjadi suatu pertimbangan bahwa pengelolaan Bandara Sultan Hasanuddin saat ini diserahkan kepada PT. (Persero) Angkasa Pura I, PT. (Persero) Angkasa Pura I merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara di bawah binaan Kementrian BUMN dan Kementrian Perhubungan, yang mempunyai peran penting dalam menjembatani tugas-tugas dan wewenang sektor perhubungan terutama sub sektor perhubungan udara serta membantu pemerintah dalam mensukseskan program-program pembangunan. Salah satu bidang usaha PT. (Persero) Angkasa Pura I adalah pengelolaan Bandara yang bersifat komersial dan non komersial.

Sehubungan dengan tingginya tingkat kecelakaan udara di Indonesia dimana termasuk terparah di Asia Tenggara (*Kompas.com, 2010*). Serta hasil penelitian sebelumnya (2006-2011) yang menyimpulkan bahwa ada 10 bandara di Indonesia yang memiliki tingkat bahaya tertinggi dimana Bandara Sultan Hasanuddin Makassar merupakan bandara dengan tingkat bahaya terbesar kedua dengan 6 kasus dan nilai deviasi 3,540. Pada posisi pertama ditempati oleh bandara Wamena, Papua Barat dengan nilai deviasi 3,962 (*Alfa Roby Khairumusa, 2012*). Seperti pada tabel 1.1 berikut.

Tabel 1.1. Sepuluh bandara dengan tingkat bahaya tertinggi di Indonesia

| No | Bandar Udara | Kel. Bandar udara | Total Pergerakan | Total Kejadian (Recorded, R) | Predicted, P | Expected, $E(P,R) = e \cdot P + (1-e) \cdot R$ | Deviation (D-E-P) |
|----|------------------------|-------------------|------------------|------------------------------|--------------|--|-------------------|
| 42 | Wamena | II | 103539 | 8 | 0.259 | 4.221 | 3.962 |
| 1 | Hasanuddin | I | 212656 | 6 | 0.892 | 4.432 | 3.540 |
| 22 | Polonia | I | 213231 | 4 | 0.892 | 3.046 | 2.154 |
| 14 | Juanda | I | 354483 | 4 | 0.892 | 3.046 | 2.154 |
| 2 | Soekarno-Hatta | I | 1079099 | 4 | 0.892 | 3.046 | 2.154 |
| 23 | St. Syarif Kasim II | I | 79411 | 3 | 0.892 | 2.353 | 1.461 |
| 19 | Sepinggan Abdul Rahman | I | 193078 | 3 | 0.892 | 2.353 | 1.461 |
| 43 | Saleh Hang Nadim | II | 7418 | 2 | 0.259 | 1.150 | 0.891 |
| 34 | Depati Amir | II | 104966 | 2 | 0.259 | 1.150 | 0.891 |
| 30 | - | I | 31906.4 | 2 | 0.892 | 1.660 | 0.768 |
| - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - |

Sumber: Alfa Roby Khairumusa, 2012

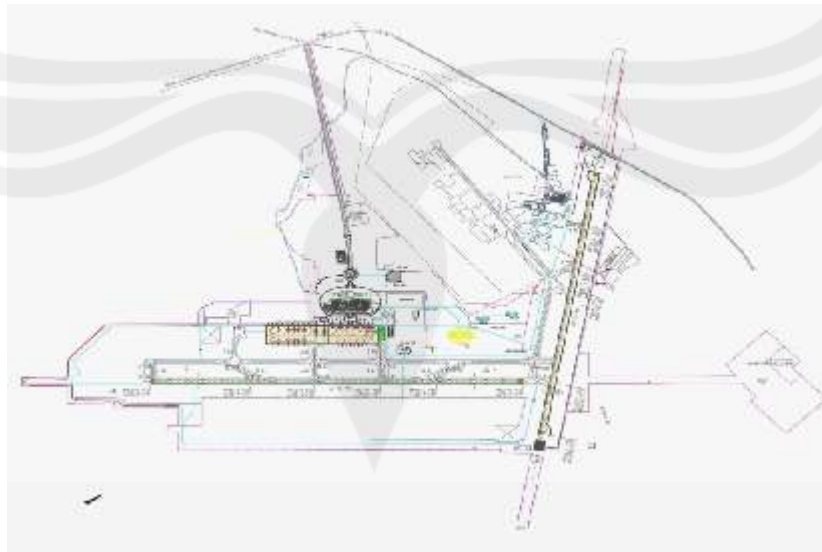
Selain itu, data juga menunjukkan dalam beberapa tahun belakangan ini tingkat kecelakaan yang terjadi sebagian besar terjadi di daerah Indonesia Timur, sehingga terkesan tingkat keselamatan penerbangan di Indonesia tidak merata. Dan selama ini fokus perbaikan yang ada hanya mencakup faktor awak pesawat dan factor pesawat semata. Padahal, suatu kecelakaan terjadi tidak hanya dari satu penyebab melainkan dari beberapa kegagalan yang telah dilewati. Oleh karena itu melihat atau menentukan faktor-faktor lain yang berkontribusi dalam suatu kecelakaan penerbangan sangat perlu untuk menghasilkan suatu perbaikan keselamatan penerbangan secara menyeluruh.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka penulis tertarik untuk menganalisis bagaimana implementasi *Safety Management System* (SMS) di Bandara Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi permasalahan diatas maka dapat dirumuskan beberapa masalah yang digunakan sebagai petunjuk dalam melaksanakan penelitian, yaitu sebagai berikut:

1. Tingginya tingkat kecelakaan pesawat udara di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar berdasarkan data beberapa tahun terakhir;
2. Berapa besar pengaruh persepsi Personil terhadap *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar;
3. Faktor-faktor utama apa saja yang mempengaruhi kinerja implementasi *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara internasional Sultan Hasanuddin Makassar;
4. Prioritas untuk perbaikan/pengembangan *Safety Management System* untuk melakukan perbaikan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Perhatikan gambar 1.1 berikut:



Gambar 1.1. Denah Bandara Internasional Sultan Hasanuddin
Sumber: AP1 SHIAM

1.3. Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Fokus penelitian ini menganalisa persepsi personil operasional terhadap implementasi *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar berdasarkan Manual Sistem Manajemen Keselamatan. Analisa dilakukan dengan menggunakan standar *International Civil Aviation Organisation* (ICAO) untuk menganalisa pelaksanaan implementasi *Safety Management System* (SMS);
2. Penelitian tentang identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi personil operasional bandara dalam memberikan penilaian terhadap implementasi *Safety Management System* (SMS), dilakukan terhadap personil operasional Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar;
3. Lokasi penelitian yaitu di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang dikelola oleh PT. (Persero) Angkasa Pura I, oleh karena itu pemilihan responden terdiri dari karyawan atau pegawai PT. (Persero) Angkasa Pura I yang terlibat dalam pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) di bandara tersebut;
4. Hasil penelitian dilakukan berdasarkan data pengukuran, pengamatan dan informasi yang diperoleh dari kuesioner yang dibagikan kepada responden, selain itu pengumpulan data sekunder juga dilakukan guna mendukung kelengkapan data pada penelitian ini. Data sekunder dikumpulkan dengan cara menginventaris data dari instansi terkait, baik mendatangi secara langsung, maupun melalui internet.

1.4. Keaslian Penelitian

Berdasarkan pengamatan penulis pada berbagai literatur, terdapat beberapa pustaka maupun studi yang mempunyai relevansi dengan penyusunan tesis ini yaitu:

1. Penelitian yang dilakukan oleh Imaduddien Abiel Fada (2014) dengan judul **“Analisis Persepsi Personil Operasional Bandara Terhadap Implementasi *Safety Management System* (SMS) di Bandara Adi Sumarno Surakarta”** dalam penelitian ini fokus analisisnya pada kontribusi personil operasional bandara terhadap implementasi SMS untuk peningkatan keselamatan penerbangan.
2. Penelitian yang dilakukan oleh Yuke Sri Rizki dan Lukiana (2011) dengan judul **“Pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) di Bandara Syamsudin Noor Banjarmasin”** dalam Jurnal Penelitian Perhubungan Udara. Penelitian ini hanya menggunakan metode penelitian dengan pendekatan kuantitatif menggunakan indikator penelitian meliputi: Kebijakan dan tujuan keselamatan, identifikasi bahaya dan manajemen resiko keselamatan, jaminan keselamatan, promosi keselamatan dan *Emergency Response Planning*.
3. Penelitian yang dilakukan oleh Ataline Muliasari (2010), dengan judul **“Identifikasi Bahaya dan Manajemen Resiko sebagai Implementasi *Safety Management System* di Bandara Domine Eduard Osok”** dalam jurnal Penelitian Perhubungan Udara. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dalam pengidentifikasian bahaya dan metode kuantitatif untuk manajemen resiko. Fokus penelitian ini hanya pada pengidentifikasian bahaya dan manajemen resiko di Bandara Domine Eduard Osok.

1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memberikan masukan kepada pihak pengelola PT. (Persero) Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dalam menerapkan *Safety Management System* (SMS) untuk meningkatkan keselamatan penerbangan;
2. Memberikan kontribusi kepada pihak pengelola PT. (Persero) Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dalam memecahkan permasalahan yang terjadi di lapangan guna meningkatkan pelayanan keselamatan penerbangan di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar;
3. Bagi industri penerbangan di Indonesia agar mendapatkan referensi tambahan berkaitan dengan implementasi *Safety Management System* (SMS);

1.6. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut diatas, maka tujuan dilaksanakan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui pelaksanaan implementasi *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, dalam upaya peningkatan keselamatan penerbangan;
2. Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi personil operasional bandara dalam memberikan penilaian terhadap pelaksanaan implementasi *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Sultan Internasional Hasanuddin Makassar;

3. Mengetahui faktor-faktor utama yang mempengaruhi kinerja implementasi *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Internasional Hasanuddin Makassar, untuk dilakukan upaya perbaikan serta pengembangan;
4. Menganalisis kinerja pelayanan keselamatan penerbangan yang selama ini telah dilakukan oleh pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, sehingga dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi bersama demi tercapainya pelayanan keselamatan penerbangan yang sesuai dengan peraturan nasional maupun internasional.

1.7. Sistematika Penulisan

Penulisan Tesis dengan judul “**Analisis *Safety Management System* di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar**” ini disusun dalam tujuh bagian dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

a. **BAB I : PENDAHULUAN**

Bagian ini menjelaskan secara singkat mengenai sebab dan tujuan penelitian Tesis ini dilakukan. Yang berisikan latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, keaslian penelitian, manfaat penelitian, tujuan penelitian dan sistematika penulisan.

b. **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini akan disajikan hal-hal yang berkaitan tentang teori-teori yang dijadikan dasar dalam pembahasan dan penganalisaan masalah serta beberapa definisi dari studi literatur yang berhubungan dengan penelitian ini serta penelitian-penelitian sebelumnya.

c. BAB III : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini akan dibicarakan beberapa teori pendukung dalam penelitian ini secara lebih terperinci berdasarkan literatur yang diperoleh baik dari kepustakaan maupun dari peraturan-peraturan yang relevan terhadap maksud dalam penelitian.

d. BAB IV : METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini dikemukakan mengenai pendekatan dari metode apa yang digunakan dalam pengumpulan data, kompilasi data serta metode untuk menentukan analisis data hasil penelitian.

e. BAB V : DATA BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR

Dalam bab ini fokus pembahsan peneliti kepada data-data yang dianggap penting untuk diketahui yang berkaitan langsung dengan penerapan *Safety Management System* di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

f. BAB VI : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini dikemukakan mengenai teknik dan metode pengumpulan data baik primer maupun sekunder. Data kemudian diolah menjadi sebuah informasi dengan menggunakan metode tertentu dan selanjutnya digunakan sebagai bahan analisis. Bab ini juga berisi analisis dan pembahasan serta pemecahan masalah terhadap hasil pengolahan data dengan menggunakan metode yang dijelaskan pada BAB IV.

g. BAB VII : PENUTUP

Dalam bab ini berisikan tentang kesimpulan-kesimpulan dari hasil penelitian, serta saran-saran berdasarkan analisis yang telah dilakukan kemudian diberikan

rekomendasi pada pihak-pihak terkait yang berhubungan dengan masalah yang dianalisis, serta acuan untuk penelitian terkait selanjutnya dengan masalah serta metode yang berbeda pula.

